. de fer

Audiganne (A.).

Les Chemins de fer et l'ère des grandes Exploitations.

Extrait de la Revue des Deux Mondes

Paris,

15 août 1856.

LIBRARY OF THE

385.2
Au 2

15 Août 1856

LES

CHEMINS DE FER

ET

L'ÈRE DES GRANDES EXPLOITATIONS

I.

Voici déjà quelques années que les chemins de fer sont entrés dans la phase des grandes exploitations, et cependant les questions qu'ils soulèvent semblent bien loin d'être toutes résolues. A mesure que les voies ferrées se multiplient en Europe, à mesure que s'étend la sphère d'action des compagnies, il se crée entre les nations de nouveaux liens qui sont visiblement destinés à réagir sur la politique de chaque état et sur la sociabilité générale. Les conditions mêmes de l'exploitation, le rôle et les devoirs des compagnies, les abus qui peuvent germer et grandir à l'ombre du privilége dont jouissent ces puissantes sociétés, préoccupent à des titres non moins sérieux l'attention publique. On se demande par exemple en France si le régime légal auquel nos chemins de fer sont assujettis satisfait aux exigences de l'intérêt général; on se demande si les compagnies apportent le zèle et l'intelligence nécessaires dans l'emploi de l'immense instrument placé entre leurs mains. En retraçant l'histoire des voies ferrées dans les différens pays du monde (1), nous avions déjà fait pressentir qu'après la période d'invention, après celle des discussions parlementaires et les premiers développemens, l'ère des grandes exploitations s'offrirait à nos regards avec des difficultés inattendues qui ne

(1) Voyez les livraisons des 15 janvier, 15 février et 15 mai 1855.

19D30Krogh

744872

seraient point surmontées sans effort; mais ces difficultés sont venues plus vite qu'il n'était possible de le prévoir. Le besoin d'éclaircissemens apparaît chaque jour davantage. Une vaste carrière s'ouvre donc aux investigations, et l'intérêt public appelle à l'étude tous les esprits qui ont le désir de voir s'améliorer ces voies nouvelles de la civilisation. Puisque la question est commune sous beaucoup de rapports à la plupart des pays de l'Europe, il est indispensable de préciser les caractères de l'ère actuelle au point de vue européen avant d'examiner notre propre système d'exploitation.

A vrai dire, ce n'est pas le développement qu'ont pris les chemins de fer dans chaque pays qui forme le trait distinctif de cette situation. Un fait plus considérable frappe les yeux. Je veux parler de la formation de ces lignes appelées internationales, comprenant les voies ferrées d'états divers et ne faisant plus de chacune d'elles que les rameaux d'un tronc commun. L'union entre les voies ferrées des différentes nations constitue un gage puissant de cette solidarité qui tend de plus en plus à s'établir entre elles.

Une distinction essentielle doit être faite néanmoins pour les deux peuples qui avaient devancé tous les autres dans le champ de ces constructions, le peuple anglais et le peuple américain. Aux États-Unis et en Angleterre, l'œuvre accomplie, quelle qu'en soit la grandeur, est une œuvre purement nationale. L'aspect du groupe américain n'est pas même modifié par cette circonstance, que les chemins de la confédération se relient du côté du nord à ceux du Canada. D'ailleurs pour les États-Unis l'isolement n'a rien d'inattendu. Transplanté sur ce sol lointain, le rameau détaché de la souche européenne y obéit dans son développement à des lois particulières. La terre où il a pris racine lui fournit une sève inépuisable qui, malgré la prodigieuse rapidité de son essor, conserve toute son énergie. Doué d'une aptitude singulière pour refouler devant lui la solitude, le peuple américain est investi d'une mission évidente pour la civilisation ou plutôt pour l'exploitation du Nouveau-Monde. Il est seul en face de cette grande tâche. Son activité est moins étroitement liée que celle du peuple anglais à la destinée des autres pays civilisés. Ainsi la construction des chemins de fer, qui ne change rien aux relations de l'Europe et des États-Unis, vient ajouter au contraire des traits différentiels assez accentués à ceux qui existaient déjà entre le continent et les îles britanniques. Les rapports internationaux n'existent pas, au moins d'une manière directe, pour les *railways* d'outre-Manche (1). Qu'importent à l'Angleterre la plupart des

(1) On a parlé de la création d'un chemin de fer sous-marin entre Calais et Douvres, à l'aide duquel les lignes anglaises se trouveraient réunies aux lignes continentales. Il suffirait, dit-on, de sept années et de 150 millions de francs; mais ce projet est encore trop chimérique pour entrer en ligne de compte.

anneaux de la vaste chaîne continentale? Que lui importent, par exemple, toutes les lignes dirigées vers l'est et le sud de l'Europe? Ces prolongemens, affluens naturels des grandes voies de la France et de l'Allemagne, pourront même occasionner, dans le mouvement des transports, certaines modifications plus ou moins préjudiciables à la navigation anglaise, et susciter quelques inquiétudes d'un ordre politique. Nous nous en tiendrons pour le moment à cette conclusion, que l'ère des grandes exploitations ne déroule pas devant le royaume-uni des horizons aussi vastes que devant les autres états européens. Dans les îles britanniques, l'œuvre est achevée, et les chemins, en touchant aux limites du territoire national, sont arrivés au bout du monde, *ad fines terræ*.

La meilleure condition que puissent rencontrer les chemins de fer, c'est d'avoir en face d'eux des pays à desservir, c'est de pouvoir attendre des prolongemens. Or telle est la destinée, tel est l'incomparable avantage de presque tous les chemins français, de presque tous les chemins allemands, en un mot des principales lignes de l'Europe centrale. Sur le continent, l'œuvre n'est pas encore à son terme, et déjà le réseau exploité enveloppe un grand nombre de peuples. Tous les états du centre de l'Europe sont en communication au moyen des routes ferrées. Le groupe réunit une masse énorme de forces et d'intérêts, forces animées par des inspirations diverses, intérêts dérivant de sources différentes. Non-seulement les chemins de fer relient entre elles les capitales de l'Europe centrale, ils sont poussés jusqu'aux villes les plus distantes les unes des autres. Ainsi les rails courent de Bayonne à Kœnigsberg, de Marseille à Hambourg, de Bordeaux à Varsovie, de Nantes aux lointaines cités de la Galicie. Ils joignent les bassins de tous les grands fleuves, de la Loire, de la Seine, du Rhône, du Rhin, de l'Elbe, de l'Oder, de la Vistule, et les voilà qui s'allongent vers le Niemen, le Dniester, le Pruth et le Bas-Danube.

Deux périodes bien distinctes se dessinent dans le mouvement qui rapproche ainsi les peuples. Si l'on veut prendre pour point de départ non de simples projets, mais des résultats positifs, il convient d'assigner le début de la première période à l'année 1846; la seconde date de 1851. C'est en 1846 que notre ligne du Nord met Paris en relation avec Bruxelles; c'est vers ce même temps que plusieurs capitales de l'Allemagne sont reliées ensemble. La Belgique mérite d'être citée dans cette première phase de l'ère des grandes exploitations. Comme elle avait su adopter de prime-abord une allure décidée, comme la configuration de son territoire lui rendait la tâche plus facile, elle avait été prête avant tout autre pays pour l'établissement des rapports internationaux. Cependant un intérêt encore plus vif s'attachait aux progrès des chemins germaniques,

car l'Allemagne devait être en Europe le trait d'union entre l'occident et les régions de l'est et du nord. L'Allemagne, dès l'origine, marcha vite dans la carrière. A dire vrai cependant, le développement des voies ferrées au-delà du Rhin n'avait commencé à se manifester que deux ou trois ans plus tôt qu'en France. Le premier essor des entreprises, qui date chez nous de 1842, doit être reporté pour l'Allemagne à l'année 1840, ou tout au plus à l'année 1839. Sans doute, durant les années antérieures, en remontant jusqu'à 1834, quelques faits se produisent soit dans les pays allemands, soit en Autriche; mais les constructions n'acquièrent une valeur bien sensible qu'à partir de 1839. Alors s'ouvrent successivement les chemins de Cologne à Aix-la-Chapelle, de Vienne à Raab, et diverses sections de la ligne dirigée de Vienne vers la Pologne, qu'on appelle aujourd'hui *la ligne du nord de l'empereur Ferdinand,* et qui desservait déjà les villes de Brünn et d'Olmutz.

On n'est que juste envers la France quand on fait remarquer qu'elle avait eu de fort bonne heure l'idée du rapprochement que les chemins de fer devaient opérer entre les nations. Elle en donnait la preuve alors qu'elle traçait l'esquisse des lignes dirigées de tous côtés vers ses frontières, vers la Belgique, vers le Rhin, vers les Alpes, vers les Pyrénées; mais après avoir semblé prendre un parti, elle s'était vue arrêtée dans l'exécution de ces travaux, tantôt par le débordement de la spéculation, tantôt par de faux calculs imputables à l'état ou aux compagnies, et dont l'opinion publique était elle-même complice. Aussi voyez ce qui arriva : tandis qu'en 1842 la longueur des chemins exploités en Allemagne n'était pas tout à fait double de la longueur des nôtres, elle était triple à la fin de 1847. A ce moment-là, il est vrai, on pouvait croire que les entraves mises à notre élan allaient enfin disparaître, on pouvait croire que les affaires, paralysées par une longue crise financière, allaient reprendre un cours régulier; mais alors survint la révolution de 1848, qui multiplia les difficultés. Au lendemain de cette rude secousse, il ne s'agissait plus de régulariser une situation troublée par l'agiotage; il y avait de nouveaux obstacles à vaincre avant de pouvoir reprendre l'œuvre soudainement interrompue. Comment aurions-nous pu étendre notre réseau pour le rattacher à celui des autres peuples, alors que la crise industrielle entraînait d'aussi graves complications, menaçait même l'existence de certaines entreprises? Les années 1848, 1849 et 1850 furent des années de liquidation, remplies par des mesures qu'on pourrait appeler des mesures de sauvetage. On a recours à des expédiens plus ou moins heureux, mais on ne concède aucun chemin nouveau.

Si nous examinons cependant la carte des chemins de fer sur le continent européen en 1851, nous y voyons que des élémens consi-

dérables étaient prêts pour l'union des pays de l'Europe centrale et de l'Europe occidentale. Seulement, tant que les lignes allemandes ne se continuaient pas avec les lignes françaises, la situation nouvelle ne pouvait pas se dessiner nettement. En vain un premier élan avait été donné, en vain quelques étapes avaient été franchies, on n'apercevait que de loin une lueur poindre à l'horizon. Tout en indiquant une tendance, les faits accomplis ne suffisaient pas pour en déterminer la portée future. Il restait à compléter les ressorts essentiels du vaste mécanisme; il restait à en opérer l'assemblage. De plus, dans cette première période, le mouvement de chaque pays vers le dehors avait procédé d'impulsions vagues purement instinctives, et n'avait produit que des œuvres partielles. La pensée était loin d'embrasser ces longues lignes qui apparaissent aujourd'hui avec un aspect si tranché. Les artères où commence à circuler et où circulera de plus en plus la sève qui vivifie le corps européen sont donc composées de sections déterminées par l'intérêt particulier de chaque état. Les nations ne se sont mises à réfléchir sur le nouvel élément destiné à transformer leurs relations que du jour où elles se sont rencontrées à leurs frontières. Étrange circonstance! c'est le plus souvent auprès de ces mêmes places fortes où l'on vit si longtemps se produire leurs sanglantes querelles que devait s'opérer leur rapprochement.

Durant la seconde période, qui se continue sous nos yeux depuis 1851, la tendance des peuples éclate au grand jour. On marche au but avec une résolution réfléchie et une persévérance invariable. Tandis que s'ouvrait alors pour la France une phase de prodigieux développemens, les autres pays paraissaient obéir à la même impulsion. Le mouvement est devenu tellement irrésistible, qu'il n'est pas même suspendu par la guerre. Il répond si bien aux aspirations intimes du siècle, qu'il triomphe des appréhensions suscitées par une lutte aujourd'hui glorieusement terminée, mais qui pouvait embraser le monde. Non-seulement l'œuvre ne s'arrête pas, elle gagne encore du terrain. N'est-ce pas au commencement de 1855, n'est-ce pas au plus fort des hostilités, que l'empereur d'Autriche concède à une compagnie française le groupe des chemins dont la ligne principale, passant par Pesth, en Hongrie, doit toucher au Bas-Danube sur les frontières de l'empire ottoman? N'est-ce pas dans le même temps qu'on travaille à rapprocher Vienne de Paris au moyen des prolongemens entrepris par l'Autriche et par la Bavière, de Vienne et de Munich vers Salzbourg (1)? Mêmes tendances vers le nord de

(1) Ainsi sera complétée la ligne directe qui mettra Vienne à trente-huit heures de Paris. Aujourd'hui, pour se rendre à Vienne, on ne remonte plus, comme au début, jusqu'à Berlin, mais on est encore obligé de prendre, soit par le chemin du Nord et par

l'Allemagne, qui se voit alors rapproché de la France par la ligne directe de Paris vers Liége, Aix-la-Chapelle et Cologne.

Durant cette deuxième période, l'action n'est plus seulement propre à certains pays; ce n'est pas la France, l'Allemagne ou la Belgique qui remplissent la scène. La France semble, il est vrai, investie d'un rôle prépondérant, elle fournit un principe de vie à la tendance qui se manifeste : sans l'initiative prise par elle, beaucoup d'élans ne se seraient pas produits à l'extérieur; mais à son exemple on se met à l'œuvre de tous côtés. Les états allemands restent fidèles à l'esprit qui les avait animés dès l'origine. Des entreprises se fondent dans les pays mêmes où la construction des chemins de fer était très peu avancée, si elle n'était absolument nulle. Partout, en frayant son propre sol, on proclame l'intention d'aboutir au territoire étranger.

Cependant toutes les routes construites ou projetées n'ont pas une égale utilité pour les rapports internationaux. Dans chaque pays, certaines voies méritent plus particulièrement la qualification d'européennes. En France, toutes les grandes lignes sont des lignes internationales; si quelques-unes, comme celles de l'ouest, s'en vont aboutir à la mer, elles n'en sont pas moins les prolongemens directs des principales artères de l'Europe. Ceux de nos chemins qui conduisent aux frontières rempliront toutefois une fonction plus immédiate dans le mouvement des relations de peuple à peuple : tels les chemins descendant par des directions différentes vers les Pyrénées et qui sont destinés au transit de la péninsule ibérique, tels les chemins du Nord et de l'Est, ceux de Paris à Lyon et à Genève, de Lyon à la Méditerranée, qui nous relient à la Belgique, à la Hollande, à l'Allemagne, à la Suisse et à l'Italie. La confédération germanique et l'Autriche comptent aussi des routes privilégiées par leur situation même. Sur ces vastes territoires s'étendant de nos frontières à celles de la Russie, et de la mer Baltique à la mer Adriatique, on distingue dès à présent, au milieu de ramifications souvent un peu confuses, six lignes formées toutes de plusieurs tronçons et constituant la part contributive des pays d'outre-Rhin dans le réseau des voies de communication internationales. Trois s'en vont de l'ouest à l'est, et trois du nord au sud. Parmi les premières, la plus longue, au moins jusqu'à ce jour, est celle qui, prenant au nord par Cologne et Berlin, gagne Kœnigsberg pour atteindre bientôt Tilsitt. Vient ensuite une route centrale passant par Francfort-sur-le-Mein, Leipzig, Dresde, Breslau et Varsovie. La troisième enfin est cette ligne plus méridio-

Cologne, soit par Nancy, Metz, Mannheim, Francfort, Weimar et Leipzig. On peut seulement raccourcir le trajet de quelques kilomètres en se servant des chemins bavarois.

nale qui du Rhin se dirige par Munich sur la capitale de l'Autriche, — de là par Presbourg sur Pesth et Szegedin, — et doit aboutir à Temesvar et au Danube. Dans la direction du nord au sud, les embranchemens sont plus nombreux que de l'ouest à l'est; l'Allemagne est mieux percée dans ce sens-là. Les trois artères principales du nord au sud se développent sur une étendue très diverse : l'une a pour points extrêmes Stettin, sur la Baltique, à l'embouchure de l'Oder, et Trieste, sur l'Adriatique, — pour principales stations intermédiaires Vienne, Breslau, Francfort-sur-l'Oder et Berlin; l'autre, partant de Lindau sur le lac de Constance, arrive à Hambourg et à la Mer du Nord par Augsbourg, Nuremberg, Leipzig et Magdebourg. La troisième, qui est appelée à s'étendre au midi à travers la Suisse, s'élance de Bâle vers Francfort-sur-le-Mein, Cassel, Hanovre et Brême (1). Parmi ces lignes suivant des directions différentes, celles à qui l'avenir promet les fruits les plus abondans sont incontestablement les trois premières. Placées entre la France et le territoire russe, elles forment des intermédiaires entre la civilisation la plus avancée de l'Occident et la barbarie réelle encore, quoique impatiente d'elle-même, de l'Europe orientale (2).

Après la France et l'Allemagne, la Belgique est celui de tous les pays qui apporte le plus fort contingent au faisceau des lignes dites européennes. Un rôle important appartient aux chemins à demi français de Quiévrain à Bruxelles, d'Erquelines à Namur, Liége et Verviers, de même qu'à celui de Bruxelles à Anvers, continué vers Rotterdam et se dirigeant de là vers La Haye et Amsterdam. Quoique très courtes, les lignes qui vers le sud de la péninsule danoise joignent la Mer du Nord à la Baltique, de Hambourg à Lubeck et à Kiel, de Tonningen à Flensborg, et qui épargnent aux voyageurs la navigation du Sund, figurent parmi les lignes internationales. D'un autre côté de l'Europe, dans la Haute-Italie, on rencontre également quelques constructions importantes, comme le chemin de Turin à Alexandrie et à Gênes, celui de Turin à Novare et à Arona près du Lac-Majeur, comme les chemins lombards de Milan à Côme, sur les frontières du Tessin, et de Milan à Venise. Des projets sérieux existent en outre pour étendre vers les pays limitrophes les voies ferrées du Piémont et de la Lombardie, d'autres pour frayer l'Italie centrale, d'autres enfin pour prolonger vers Rome la ligne de Naples à Capoue. En même temps on s'apprête à rattacher directement la péninsule ita-

(1) Citons une quatrième ligne, celle qui joint Vienne à Oderberg sur les frontières de la Silésie prussienne, puis se tourne à gauche du côté de Cracovie pour atteindre bientôt Lemberg et ensuite Brody, sur les frontières de l'empire moscovite.

(2) Sauf quelques courtes lacunes, ces vastes voies internationales de l'Allemagne sont en pleine exploitation. Les principales interruptions à signaler se rencontrent entre Laybach et Trieste, où l'on travaille activement, et entre Vienne et Munich.

lique à la France et à l'Allemagne occidentale par une voie directe traversant la Suisse de Genève au Lac-Majeur, et s'ouvrant un passage à travers le Simplon. Moins avancée que l'Italie, du moins que l'Italie septentrionale, la péninsule ibérique aspire à sortir de sa longue inaction. Certaines lignes, concédées ou mises à l'étude, sont appelées à remplir un rôle international : telles les lignes de Madrid vers la France, soit par Burgos et Bayonne, soit par Saragosse et Tarbes, soit par Barcelone et Perpignan; telle encore la ligne vers Badajoz, sur les frontières du Portugal. Ainsi le réveil est général dans le midi de l'Europe. Il faut espérer qu'il en sera bientôt de même dans ces vastes régions de l'est, restées jusqu'ici en dehors de l'arène. Dans l'état actuel des choses, la Russie ne fournit aucun contingent au faisceau européen, car la ligne de Saint-Pétersbourg à Moscou ne deviendra une ligne internationale que le jour où la ville de Pierre le Grand sera mise en rapport avec les chemins germaniques. Les raisons qui appellent la Russie vers ce rapprochement sont trop évidentes pour que cette puissance tarde à se mettre à l'œuvre. Il en est aussi de très fortes pour l'empire ottoman, que de nouveaux liens viennent de souder à l'Europe. On peut attendre de la Turquie des concessions qui placeront le Bosphore au bout de nos voies ferrées.

Tel qu'il est au commencement de l'année 1856, le réseau continental ne comprend pas moins de 25,000 kilomètres en exploitation. Dans ce total, c'est l'Allemagne qui possède la plus grosse part : elle compte en effet plus de 10,000 kilomètres; la France en a un peu moins de 6,000; le surplus se divise entre tous les autres états (1).

L'arène commune ouverte aux nations transporte désormais leurs vieilles rivalités sur un terrain nouveau. Les rivalités propres à notre temps ont plus d'importance que n'en eurent jamais les luttes des siècles antérieurs. L'intérêt évident de chaque peuple est donc de tirer le meilleur parti possible de ses chemins de fer. Ceci nous amène tout naturellement à examiner le régime d'exploitation adopté dans notre pays.

(1) Malgré la différence signalée dans l'étendue des chemins, la France, où les lignes sont plus systématiquement ordonnées que dans les pays allemands, est au moins aussi bien desservie qu'eux par les voies existantes. Outre que l'Allemagne proprement dite est d'un cinquième plus vaste que la France, il s'y rencontre des nécessités particulières, dérivant du fractionnement du territoire en un grand nombre d'états, et qui obligent les chemins de fer à de fréquens circuits. — Si aux 25,000 kilomètres de notre continent on ajoute 13,000 kilomètres pour l'Angleterre, 33,000 kilomètres pour les États-Unis et 6,000 kilomètres pour les colonies anglaises de l'Amérique, pour le chemin de Panama et divers tronçons dans l'Amérique méridionale, dans l'Inde anglaise, etc., on arrive pour le monde entier à un total d'environ 77,000 kilomètres.

II.

Le système de l'exploitation des chemins de fer par des compagnies tend à prévaloir de plus en plus chez les différens peuples. Ce fut dès l'origine le système américain et anglais, mais il a gagné du terrain. Depuis les vastes concessions faites par l'Autriche et malgré des exceptions nombreuses qui subsistent encore au-delà du Rhin, il semble destiné à devenir celui de l'Europe continentale. En Belgique même, où le faisceau primitif est toujours entre les mains du gouvernement, l'étendue des chemins appartenant à des sociétés particulières s'est considérablement augmentée, tandis que le réseau de l'état est à peu près demeuré stationnaire. En France, la gestion par l'état n'a été que temporaire et exceptionnelle. De même que nous avons approuvé dans nos précédentes études la large part attribuée à l'industrie privée dans l'exécution des chemins de fer, de même nous croyons que l'exploitation se trouve encore aujourd'hui mieux placée entre les mains des compagnies que dans celles de l'administration. Outre qu'elle serait plus coûteuse, l'exploitation par l'état offrirait de graves inconvéniens sous le rapport de la responsabilité. Ici d'ailleurs les compagnies, tout en représentant en une certaine mesure l'intérêt privé, sont appelées à représenter davantage encore l'intérêt général. L'action directe qu'elles exercent sur les mouvemens de la vie publique les constitue en quelque sorte les auxiliaires du gouvernement. Plus on apprécie leur rôle, et plus on doit comprendre combien il est nécessaire de prévenir ou de faire disparaître les causes qui seraient de nature à en compromettre l'accomplissement.

Or, dans l'état des choses, avec le régime légal en vigueur, existe-t-il des abus? Sans préjuger la question, nous devons reconnaître qu'il y a dans le public, depuis quelque temps, une visible tendance à se plaindre des compagnies. Voyageurs et expéditeurs de marchandises, il semble que les uns et les autres soient fréquemment blessés ou dans leurs susceptibilités ou dans leurs intérêts. Serait-ce que le public est trop exigeant, et méconnaît les nécessités inhérentes à d'aussi vastes services? Au lieu de jouir tranquillement du bien qu'il possède, s'abandonne-t-il trop à l'insatiable désir du mieux? Est-ce au contraire aux compagnies qu'il faut imputer des torts réels? Ont-elles à se reprocher des négligences regrettables, des calculs trop étroits, trop d'arbitraire ou d'âpreté? Voilà ce que nous voudrions rechercher.

Que l'exploitation des chemins de fer par l'industrie doive rester subordonnée aux exigences de l'intérêt général, c'est un principe évident; mais l'exemple de nos voisins d'outre-Manche pourrait servir à démontrer combien il importe de l'entourer de garanties so-

lides. Après avoir, en commençant, fait une part trop large aux compagnies, les Anglais ont été bien vite obligés, malgré leur respect pour le droit individuel, d'accroître l'action de l'autorité. Nous les avons vus, nous les voyons lutter péniblement pour imposer des limitations, jugées de plus en plus indispensables. D'un autre côté, si, dans l'exclusive préoccupation de l'intérêt général, on chargeait une opération de liens trop pesans, si, par une contradiction dont l'histoire de nos propres chemins de fer nous fournit plus d'un exemple, on limitait trop l'arène, on s'exposerait, en détruisant les mobiles de l'action, à étouffer le bien dans son germe. Il suffit que l'état puisse contenir la tendance qui entraîne naturellement tout monopole à exagérer sans cesse les priviléges qui le constituent.

Le moyen de concilier le droit du public et l'intérêt des compagnies réside dans une transaction perpétuelle; mais une sérieuse difficulté, je devrais dire vingt difficultés sérieuses, se présentent dans la pratique. En premier lieu, une partie du public s'aveugle aisément sur ses propres intérêts. Prenez les porteurs d'actions et d'obligations des chemins de fer, vous les trouverez pour la plupart bien plus préoccupés de la hausse ou de la baisse de leurs titres que des graves inconvéniens d'une exploitation vicieuse. Quant aux spéculateurs de profession, dont la tribu s'est agrandie si démesurément sous nos yeux, ils sont encore plus exclusifs dans leurs fiévreuses prétentions. D'un autre côté, les compagnies s'efforcent de faire prévaloir dans l'opinion la pensée qui les anime. Pour assurer le succès de cette pensée, elles possèdent dès qu'elles existent, et même avant d'avoir leur extrait de naissance en règle, de puissans moyens qui échappent à toutes les précautions prises par l'autorité. De plus, elles n'aiment pas le bruit, et elles ne négligent rien pour assoupir les questions autour d'elles.

S'étonner de ces tendances, ce serait en quelque sorte perdre de vue la nature des choses en ce qui concerne le monopole, même lorsque, comme celui des chemins de fer, il est le mieux justifié. Seulement plus on constate l'envahissement de l'intérêt particulier, et plus il y a lieu de s'enquérir des moyens propres à sauvegarder l'intérêt général. Les abus sur les routes ferrées auraient des suites beaucoup plus pernicieuses que dans toute autre entreprise de transport, en raison même de l'importance et de la nature de ce service, qui exclut toute concurrence. Les inconvéniens pourraient rester longtemps inaperçus, car il ne s'agit pas le plus souvent de perdre un bien déjà réalisé, mais de manquer d'acquérir un bien nouveau, ce qui est toujours moins sensible. Au fond, le public a conscience de ces grands intérêts. Le besoin d'éclaircissemens n'éclate-t-il pas dans les plaintes dont nous venons de constater l'existence? C'est qu'en définitive le jour où un individu fait usage des chemins de

fer pour son propre compte, il échappe aussitôt aux influences d'ordre purement financier qui pouvaient, la veille encore, dominer ses jugemens.

Quelque variées que soient les plaintes, il n'est pas difficile de les ramener à certains chefs principaux. D'une part, on reproche aux compagnies de violer fréquemment le principe de l'égalité dans leurs rapports avec le public, de maintenir les tarifs à des chiffres trop élevés, et de combiner les taxes d'une manière préjudiciable à de très nombreux intérêts. D'une autre part, on les accuse de réserver exclusivement leurs faveurs au petit nombre des voyageurs qui peuvent payer le prix des voitures de première classe, sans s'inquiéter beaucoup de l'immense majorité des citoyens, de commettre d'assez fréquens abus d'autorité avec le sans-gêne d'un pouvoir à peu près irresponsable, enfin de n'avoir qu'un matériel insuffisant. Voilà les accusations principales que chacun a pu recueillir. Ces critiques touchent aux questions les plus sérieuses de l'économie politique appliquée aux voies de communication.

D'abord, quant à l'égalité devant les tarifs, c'est là un principe d'intérêt général et d'ordre public. Lisez les lois et les règlemens, et vous trouverez qu'ils y sont invariablement fidèles. Il est interdit aux sociétés exploitantes de consentir, sous aucun prétexte, au profit d'un ou de plusieurs expéditeurs, des réductions que l'on ne pourrait pas étendre à d'autres. On a prévu le cas où les chemins de fer auraient à s'entendre avec certaines entreprises de transport par terre ou par eau; on a voulu que, même alors, les stipulations intervenues reçussent une suffisante publicité pour mettre les diverses parties intéressées en mesure d'en réclamer le bénéfice. Cet esprit d'égalité se manifeste jusque dans les prévisions relatives aux détails du service, par exemple au factage et au camionnage, à l'ordre des expéditions, qui doivent s'effectuer d'après les numéros de l'enregistrement, sans tours de faveur.

Eh bien! tant de précautions ne suffisent pas pour assurer l'entier accomplissement du vœu de la loi. Les procès dont les tribunaux ont si souvent retenti, les pétitions adressées aux pouvoirs constitutionnels de l'état, — celle, par exemple, que les manufacturiers de la Normandie ont récemment soumise au sénat, — prouvent assez que ce vœu est souvent méconnu. Lorsque l'autorité se montrait si prévoyante dans ses prescriptions, elle devinait bien la direction que les compagnies ne pouvaient manquer de prendre; mais les règlemens n'ont en général qu'une influence préventive, trop souvent déjouée. C'est le pouvoir judiciaire qui forme, au moyen de la répression, le principal rempart contre l'abus. Quand les tribunaux maintiennent le principe de l'égalité, ils ne font qu'obéir à l'esprit

essentiel de leur institution, car ne sont-ils pas nés du besoin d'empêcher les forts d'opprimer les faibles? Or les priviléges que les compagnies accordent peuvent avoir précisément cet effet. Il y a plus : s'il s'agit de monopoles constitués par elles pour opérer des transports complémentaires, ces monopoles, échappant à toute réglementation, auraient de plus graves conséquences que celui dont jouissent les compagnies elles-mêmes.

Les récriminations qui portent sur l'élévation des tarifs sont à peu près identiques au fond à celles qui s'appuient sur le principe de l'égalité. Que veut-on dire quand on reproche aux compagnies l'élévation des tarifs? On ne dénonce pas sans doute des pratiques tendant à excéder le maximum légal. La plainte signifie, ou bien que toutes les réductions légitimes ne sont pas opérées, ou bien que dans les abaissemens consentis la raison qui les dicte est puisée en dehors de l'intérêt public. Cette dernière objection s'applique surtout aux marchandises. Chacun sait que les tarifs, en ce qui concerne le transport des matières, sont loin d'être uniformes. Outre les distinctions établies entre les diverses classes d'articles, il y en a d'autres qui constituent ce qu'on appelle les *tarifs de faveur* et les *tarifs différentiels*. Ces modes spéciaux de tarification peuvent avoir les plus graves conséquences. Qu'une compagnie traite avec un établissement important qui consomme une grande masse de matière première, de la houille, du coton ou du bois, et qui peut dès-lors s'obliger à en faire venir chaque année ou chaque mois une quantité considérable; qu'elle le favorise d'une réduction, tandis que d'autres établissemens secondaires restent sous l'empire de la loi commune, voilà ces derniers frappés d'un coup mortel. Les tarifs différentiels, qui se rapportent généralement à la distance, peuvent engendrer des conséquences tout aussi déplorables. Par le jeu de ces tarifs, on est libre de rendre le transport moins coûteux entre deux localités très éloignées l'une de l'autre qu'entre deux autres tout à fait voisines. Telle marchandise sera voiturée de Paris à Lille à raison de 5 centimes par kilomètre et par tonne, qui en coûtera 10, si elle est transportée seulement jusqu'à Amiens ou jusqu'à Creil. Des produits bruts ou manufacturés partant d'un point déterminé parcourront 3 ou 400 kilomètres à des prix moindres que les mêmes produits partant d'autres lieux pour un trajet infiniment plus court. Jugez dès-lors comme il devient aisé de rendre une industrie impossible sur une place où elle était traditionnellement exercée, de bouleverser les situations réputées les plus solides.

En signalant les périlleux effets des tarifs différentiels, je ne songe cependant pas à proscrire absolument ce mode de tarification. Pour quiconque connaît le système des transports par chemins de fer, ce

serait là rétrograder de la façon la plus fâcheuse; ce serait revenir à un état qu'on pourrait appeler en cette matière l'état de barbarie. Je veux seulement montrer comment les compagnies peuvent exciter des plaintes fondées par le jeu des tarifs, sauf à examiner tout à l'heure quelles peuvent être les garanties contre l'abus.

L'élévation excessive des tarifs offre un texte à des plaintes d'un autre genre, qui concernent les personnes aussi bien que les marchandises. Comme l'abaissement des frais de transport a pour résultat de faciliter les mouvemens, de multiplier les échanges, de développer les ressources sur chaque point du pays, il ne faut pas s'étonner si le public appelle les réductions de ses vœux les plus ardens. Sans doute les compagnies ne sauraient satisfaire à tous les désirs; mais on peut l'affirmer hardiment, pour produire tous leurs avantages, il faut qu'outre la célérité et la régularité des transports, les chemins de fer procurent toute l'économie compatible avec la juste rémunération des services rendus.

En sommes-nous là? Que les chemins de fer aient amené une diminution de dépenses comparativement au passé, c'est incontestable, et il n'est pas sans utilité de mesurer l'étendue de cette diminution. Pour le transport des personnes, la différence est beaucoup moins sensible que pour celui des marchandises. Reconnaissons cependant que les chemins de fer offrent dès à présent aux voyageurs des avantages marqués. Voici des chiffres relevés sur les contrôles des messageries. Pour aller de Paris à Lyon, avant l'établissement de la ligne ferrée, il en coûtait 64 francs dans le coupé, 54 francs dans l'intérieur, 46 francs dans la rotonde, et 42 francs sur l'impériale; le chemin de fer prend 56 fr. 80 cent., 42 fr. 60 cent., et 31 fr. 25 cent., suivant la classe des voitures. De Paris à Bordeaux, la moyenne des anciens tarifs était de 82, 70, 62 et 60 fr.; la compagnie d'Orléans perçoit 65 fr. 20 cent., 48 fr. 90 cent., et 35 fr. 85 cent. Encore un exemple : de Paris à Strasbourg, on payait 60, 50, 44 et 40 fr.; on paie aujourd'hui 56 fr. 20 cent., 42 fr. 15 cent. et 30 fr. 90 cent. Si l'on compare le prix des voitures de 1re classe à celui du coupé des diligences, on voit que la différence est d'un peu plus de 13 pour 100 à l'avantage des chemins de fer. Entre l'impériale des diligences et les wagons de troisième classe, la différence est environ de 31 pour 100.

Quant aux marchandises, le prix de l'ancien roulage dépassait de plus de moitié le tarif des voies ferrées; il variait communément de 20 à 25 centimes par kilomètre et par tonne pour le roulage ordinaire; je ne parle pas du roulage accéléré, qui coûtait le double. La moyenne sur les chemins de fer descend notablement au-dessous de 10 centimes. Chaque ligne compte en outre des articles favorisés qui sont voiturés à des prix très inférieurs. A vrai dire, il n'y a plus

à s'occuper du tarif légal, tant les compagnies sont loin des *maxima* fixés d'abord un peu au hasard, avant qu'on eût l'expérience pour se guider. Les canaux seuls offrent une véritable économie sur les chemins de fer, car la moyenne des frais de transport, après avoir été longtemps beaucoup trop élevée, y est généralement descendue à un taux raisonnable, qui ne monte pas à 2 centimes 1/2 par tonne et par kilomètre; mais on sait qu'outre les inconvéniens qu'elles présentent par suite de la lenteur et de l'irrégularité de la marche, ces voies de communication sont encore entravées l'hiver par les glaces, l'été par la sécheresse. Le but que les chemins de fer doivent avoir en vue, c'est de se rapprocher le plus possible du tarif des canaux (1).

Si l'on excepte les voies navigables, la comparaison entre les chemins de fer et les autres modes de communication sous le rapport des prix est donc favorable au nouveau système. Cependant elle ne saurait prouver à elle seule que les réductions obtenues soient à la fois assez grandes et assez convenablement ordonnées. Lorsqu'une institution nouvelle est créée avec des priviléges considérables, il ne suffit pas qu'elle vaille mieux que telle ou telle institution ancienne; il faut encore qu'elle donne tous les fruits qu'elle est susceptible de donner. Nul n'oserait soutenir qu'il en soit ainsi des chemins de fer. Suivez l'action des compagnies: ces dernières n'usent que très rarement pour ne pas dire jamais, à l'égard des voyageurs, du droit qu'elles ont d'abaisser les tarifs au-dessous du maximum légal (2). Pourquoi le transport des personnes est-il beaucoup moins dégrevé que celui des marchandises? La raison en est simple : les compagnies ne consultent guère que leurs intérêts et leurs convenances dans les abaissemens de prix. Ce qui les préoccupe avant tout, c'est de savoir si elles ont à faire face à une concurrence redoutable. Or, sauf des circonstances fort rares dont elles se dégagent bientôt, elles ne craignent point de rivalité sérieuse quand il s'agit des personnes. La vitesse, dont l'attrait est irrésistible, même réduite à son minimum, donne au chemin de fer un avantage incomparable sur tout autre système. Les compagnies exploitent largement cette supériorité.

Comme les marchandises s'accommodent presque toujours de certains délais, on est obligé d'abaisser les taxes pour réagir contre la concurrence. L'examen des diminutions introduites dans les tarifs at-

(1) La France possède environ 4,500 kilomètres de canaux qui n'étaient pas encore entièrement terminés au moment où les chemins de fer ont commencé à leur faire concurrence. C'était bien peu pour un pays embrassant 53 millions d'hectares; mais comme ces voies navigables se trouvent pour la plupart groupées sur quelques parties seulement du territoire national, elles n'en jouent pas moins un rôle important dans le mouvement comparatif des transports.

(2) On ne s'occupe pas ici, bien entendu, des trains exceptionnels appelés *trains de plaisir*.

teste en effet que les compagnies se montrent plus ou moins faciles, suivant que les matières peuvent plus ou moins s'approprier à d'autres modes de transport. Qu'un chemin de fer soit obligé, par exemple, d'entrer en lutte avec ces voies navigables, avec ces canaux dont je parlais tout à l'heure, vous pouvez être sûr à l'avance qu'il sera porté à fixer ses prix de la façon la plus libérale. En voici un exemple entre cent : le chemin du Nord a réduit jusqu'à 3 centimes 1/3 par kilomètre et par tonne, entre la frontière et Paris, le prix du transport de la houille, qu'il veut, comme il en a d'ailleurs le droit, disputer à la navigation. Il n'est encore parvenu à lui enlever que la moindre partie de ces matières, car en 1855 les voies navigables ont importé de Belgique en France 1,182,000 tonnes de houille, et le chemin de fer 407,000 tonnes seulement. Le résultat dû à l'abaissement des prix n'en est pas moins énorme quand on voit sur les registres de la douane de Valenciennes qu'en 1852 le chemin de fer n'importait que 46,826 tonnes contre 1,048,000, qui entraient par l'Escaut (1).

Au lieu de naître ainsi de la pure influence de l'intérêt privé, n'est-il pas clair que les abaissemens de taxe devraient se produire avant tout en vue d'accroître la masse de la circulation et de favoriser le travail? Or les chemins de fer sont loin d'effectuer, dans l'état actuel des choses, tous les transports qui devraient leur revenir. Une très petite partie sans doute leur est enlevée par telle ou telle concurrence; mais une masse d'autres font défaut, parce que les tarifs existans renchériraient trop la matière. En calculant le coût du transport, on ne doit pas s'en tenir au prix net du tarif, car il est notoire en économie voiturière que le prix du transport augmente à peu près du double de son chiffre la valeur réelle des produits. En maintes circonstances cependant, producteurs et consommateurs gagneraient à ce que tels articles pussent facilement se répandre dans les divers centres de consommation. De leur côté, les compagnies seraient libres de réduire les taxes sur toutes les routes où les matières à voiturer abondent suffisamment pour compenser l'augmentation des frais résultant de l'extension du service. Une observation analogue s'applique aux voyageurs : j'admets volontiers que l'augmentation du transport des personnes ne promet pas de contribuer autant que celle du transport des produits à l'accroissement des affaires; toujours est-il que les voyages se multiplieraient à mesure que les tarifs seraient abaissés (2).

(1) D'autres matières encombrantes, le plâtre, la pierre à bâtir, nous offriraient au besoin des exemples analogues à celui de la houille. — A l'origine, la compagnie du Nord avait réduit les tarifs sur la marée; mais quand elle a eu triomphé des voitures spéciales chargées de ce transport, elle les a bien vite relevés.

(2) Il n'est pas sans intérêt d'établir un parallèle entre la progression constatée dans

L'obstacle à la réalisation de tout le bien désirable et possible est évident. La tendance essentielle de toute exploitation commerciale privilégiée n'est pas de se demander comment elle pourra rendre le plus de services, mais comment elle réalisera le plus de profits tout en se donnant le moins de peine possible. Disons le mot : s'il faut se creuser la tête pour trouver des améliorations, ou si, pour les réaliser, il faut accroître sa besogne, le monopole s'abstiendra presque toujours. Les vrais mobiles manquent pour le pousser en avant. En voici la preuve, et une preuve frappante, dans ce qui s'est passé pour les voyageurs : la volonté de réduire les prix s'est amoindrie chaque jour de plus en plus. Là où l'on avait abaissé les tarifs, on est revenu aux taxes primitives (1). Les chemins de fer ne rempliront cependant leur mission sociale dans toute sa grandeur qu'en marchant résolument dans la voie des réductions (2).

Voyons si sur un autre point, l'organisation même des trains de voyageurs, les compagnies ne s'écartent pas également des dispositions réclamées par l'intérêt public. Un premier fait frappe les yeux, à savoir la peine extrême qu'on se donne pour détourner les voyageurs de prendre les voitures les moins chères. On déploie dans cette

le transport des marchandises et celle constatée dans le transport des personnes. Les taxes payées par les marchandises ont pris l'essor le plus rapide et le plus inattendu. Voici quelques chiffres, empruntés aux comptes-rendus de la compagnie du Nord et de la compagnie d'Orléans, qui suffisent pour donner une idée de la situation où l'on est arrivé et de celle qu'on peut entrevoir. Sur le chemin du Nord, les marchandises et objets de tout genre transportés à petite ou à grande vitesse, qui produisaient 7 millions de francs en 1847, en ont produit 29 en 1855, c'est-à-dire que le total a plus que quadruplé en neuf années, tandis que la recette provenant des voyageurs n'a guère fait que doubler dans le même intervalle en montant de 8 à 19 millions. Sur la ligne d'Orléans, la proportion est également tout à l'avantage des marchandises : en 1855, les voyageurs ont versé 20 millions dans la caisse de la compagnie, et les marchandises et matières de tout genre 32 millions.

(1) Il n'est pas nécessaire d'aller bien loin chercher des exemples; on peut les prendre sous les yeux de tout le monde, dans le groupe des lignes desservant les environs de Paris, dans ces chemins qui permettent à la population parisienne d'échapper à l'atmosphère de la grande cité et d'aller respirer l'air des champs. Il y a quelques années, deux compagnies, comprenant ce besoin, avaient voulu y donner satisfaction. Le chemin de Saint-Germain avait abaissé ses prix de 1 fr. 25 cent. à 75 cent., et le voyage pouvait même se faire, en prenant un billet de retour, pour 1 fr. 25 cent. au lieu de 2 fr. 50 cent. Le chemin de Versailles conduisait les voyageurs jusqu'à Saint-Cloud pour 25 cent. De ces réductions si propres à accroître le nombre des promeneurs, il ne reste que le souvenir.

(2) Il convient de rappeler qu'en ce qui concerne les voyageurs les tarifs sont généralement moins élevés sur le continent européen que chez nous. En France, la taxe est fixée à 10 centimes par kilomètre pour les voitures de 1re classe, 7 cent. 1/2 pour les voitures de 2e classe, 5 cent. 1/2 pour les wagons de la dernière catégorie, non compris l'impôt du dixième. En Belgique, le tarif, qui a été remanié en 1851, est seulement de 8, 6 et 4 centimes. En Allemagne, les chiffres varient souvent d'état à état, mais ils sont encore en moyenne moins forts qu'en Belgique.

vue un luxe de combinaisons incroyable. On accumule les désagrémens pour la clientèle des humbles wagons. Tantôt les départs des trains contenant des voitures de toute classe, des trains *omnibus*, comme on les appelle, sont fixés aux heures les plus incommodes; tantôt c'est le moment de l'arrivée qu'on s'efforce de rendre gênant. Sur la route, les temps d'arrêt sont toujours multipliés, tandis qu'on n'assujettit qu'à un très petit nombre de stations les trains privilégiés, les trains *express*, qui ne comprennent que des voitures de première classe. De plus, il y a souvent des haltes inutilement prolongées et n'ayant d'autre but que de faire durer le voyage plus longtemps. D'autres fois la composition des trains est arbitrairement transformée pour telles ou telles stations. Un convoi parti avec des voitures de toute classe devient *express* en arrivant à telle ville, soit parce qu'il y passe à une heure trop commode, soit parce qu'il y reçoit le tribut d'un embranchement sur lequel on veut forcer les voyageurs à prendre les billets les plus chers. S'il s'agit de lignes aboutissant à la frontière, on gêne communément le plus qu'on peut, pour les trains *omnibus*, la circulation internationale.

Nous ne disons rien de la disposition intérieure des voitures de dernière classe. Dès que les wagons découverts ont enfin disparu, dès que les conditions de la plus stricte humanité sont à peu près remplies, il n'y a pas lieu de se montrer trop difficile. Certaines améliorations ont été déjà réalisées; tout en souhaitant qu'on en opère de nouvelles, nous respectons le droit des compagnies de maintenir une différence, sous le rapport du *comfortable*, entre chaque classe de voitures. C'est ainsi qu'on peut légitimement chercher à compenser la différence des prix. Chacun paie en définitive les satisfactions qu'il veut avoir; mais les compagnies ont-elles le même droit en ce qui concerne la vitesse? peuvent-elles en faire jouir quelques-uns au préjudice de tous? Cette question intéresse au plus haut point l'immense majorité des voyageurs.

Dans l'état des choses, on constate à regret une différence énorme, pour la durée du trajet, entre les trains composés exclusivement de voitures de première classe et les trains qui contiennent des voitures de toute catégorie. Sur quelques lignes, sur celle du Nord, sur celle de la Méditerranée par exemple, on associe les voyageurs de la seconde classe au bénéfice d'une vitesse moyenne, en créant ce qu'on appelle des trains *directs*, qui tiennent le milieu entre les trains *express* et les trains *omnibus;* mais sur la plupart des autres lignes, comme sur toutes celles composant le groupe de la compagnie d'Orléans, qui est une des plus dures dans son exploitation, sur celles de Paris à Lyon, de Paris à Strasbourg, les voyageurs de deuxième et ceux de troisième classe sont également sacrifiés. Le bénéfice du temps n'est réservé qu'aux seuls voyageurs des trains

express. Quelquefois aussi le service est réglé de telle sorte que les trains *omnibus* ne peuvent pas parcourir toute l'étendue d'une ligne en un jour. Il faut que les voyageurs couchent en route, ou qu'ils prennent un convoi de nuit (1).

La part faite aux trains *express*, quant au nombre des départs, est énorme, et tend à paralyser de plus en plus le mouvement des trains *omnibus*. Ainsi, en nous reportant aux tableaux du service des chemins de fer français tel qu'il est établi pour le printemps de 1856 (2), nous trouvons que, de Paris à Nantes, à Bordeaux, à Lyon, on compte autant de trains *express* que de trains *omnibus*. Sur le chemin de Paris à Calais, il y a deux convois composés exclusivement de voitures de première classe, et un autre comprenant des voitures de première et de deuxième classe, pour deux seuls trains *omnibus*. Même exagération dans la différence sous le rapport de la vitesse. Ainsi le train *express* de Paris à Bordeaux, partant à 9 heures 10 minutes du matin, arrive le soir même à 8 heures 53 minutes, tandis que le train *omnibus*, dont on retarde le départ jusqu'à 10 heures du matin, afin de lui ménager le désagrément de la nuit suivante, n'atteint Bordeaux que le lendemain, à 4 heures un quart du matin. Une semblable différence se reproduit à peu près sur toutes les lignes, et l'effort constant paraît être de l'augmenter encore.

Il est visible que les inconvéniens d'un pareil régime retombent sur le grand nombre; en voici d'ailleurs des preuves puisées dans les rapports des compagnies. En 1855, le chemin du Nord a compté, par chaque millier de personnes transportées, 889 voyageurs de deuxième et de troisième classe, et 111 seulement de première. Sur la ligne d'Orléans, la clientèle des voitures de première classe, malgré toutes les combinaisons mises en œuvre pour l'accroître, n'est encore, par

(1) En voici des exemples : sur le chemin du Centre, prolongé vers Clermont-Ferrand par une section du Grand-Central, tandis que les voitures de première classe, quittant Paris à 9 heures 40 minutes du matin, sont conduites directement à Clermont-Ferrand, où elles arrivent à 8 heures 50 minutes du soir, les wagons de troisième classe, partis le matin à 7 heures, s'arrêtent à Saint-Germain-des-Fossés, et ne peuvent repartir que le lendemain. — Sur le chemin du Nord, les faits sont encore plus significatifs. Jusqu'à ces derniers temps, le train omnibus, partant de Paris à 10 heures du matin, allait jusqu'à Quiévrain, sur la frontière belge. Le voyageur ne pouvait prendre de billets de troisième classe que jusqu'à cette station; mais il y trouvait un train belge contenant des places de tout ordre, et il pouvait ainsi arriver le soir même à Bruxelles. La compagnie aura jugé que cette combinaison préjudiciait à ses trains *express*. Qu'a-t-elle fait? Le convoi de 10 heures du matin ne va plus jusqu'à Quiévrain; il s'arrête à Valenciennes, où il arrive trois quarts d'heure après que le dernier train de la journée est parti pour la frontière, ce qui empêche les voyageurs de deuxième et ceux de troisième classe de se rendre de jour à Bruxelles.

(2) Comme les détails du service sont modifiés très fréquemment, trop fréquemment même, nous devons dire que ce sont ces tableaux qui ont servi de base à tous nos calculs.

mille, que de 132 voyageurs contre 868 de deuxième et de troisième classes.

Le but des compagnies est manifeste : contraindre les voyageurs qui veulent jouir du principal avantage des chemins de fer à subir le chiffre le plus élevé du tarif. C'est là une manière très effective, quoique indirecte, d'exhausser les tarifs. Un tel système pèse très durement sur la partie du public pour laquelle le temps est le plus précieux. A coup sûr, ce n'est pas très humain, mais au moins est-ce licite? On pourrait soutenir qu'une telle distinction est absolument illégitime. Nul doute que les entreprises ordinaires de transport n'aient le droit de créer de pareilles différences, puisqu'elles n'ont été dotées d'aucun monopole; mais dans des exploitations comme celles des chemins de fer, dont le privilége est la base, la vitesse n'est-elle pas l'avantage qui représente le plus directement pour tous les citoyens le prix du sacrifice imposé à chacun d'eux? Il faudrait donc que cet avantage de la vitesse fût accessible à tous, et pour cela qu'il y eût des places de toute classe dans tous les trains. Demander la rigoureuse application de cette règle, ce ne serait pas demander une chose impossible ou insolite. En France même, quelques lignes n'admettent aucune distinction dans la composition des convois : nous citerons les lignes de Paris à Caen, de Dijon à Besançon, de Paris à Saint-Germain, à Versailles, etc. Hors de France, les exemples ne manquent pas non plus : sur le chemin international d'Anvers à Rotterdam, sur celui de Rotterdam à La Haye et à Amsterdam, etc., tous les trains ont des voitures des trois classes. Aux États-Unis, le principe est appliqué sans exception, puisqu'on n'y rencontre pas de voitures de plusieurs ordres. Ce qui est praticable sur certains chemins pourrait l'être sur tous. Si même les trains privilégiés existent sur un grand nombre de lignes européennes, en Angleterre, en Belgique, en Allemagne, ils y existent à une autre condition que chez nous : les compagnies font payer les places beaucoup plus cher dans ces convois de luxe. Quoiqu'un tel système soit vicieux, il peut en résulter du moins une sorte de compensation dont le principe manque sur les chemins français.

Les compagnies, on n'en saurait douter, seront amenées tout naturellement à transformer peu à peu leurs habitudes sur ce point essentiel; aussi ne s'agit-il pas de réclamer le renversement immédiat de la pratique actuellement suivie. Dans des questions de cette nature, un changement trop hâtif aurait ses périls. En admettant qu'on n'impose pas tout d'un coup aux chemins de fer l'application du principe de l'égalité devant la vitesse, au moins faut-il déclarer qu'il est urgent de faire disparaître des distinctions aussi exagérées que les distinctions existantes. Est-on trop exigeant quand on demande que la différence de vitesse entre les trains *express* et les

trains *omnibus* soit dès à présent diminuée, c'est-à-dire qu'on imprime à ces derniers une marche plus active, et que le service ne soit pas organisé en vue d'accumuler les désagrémens pour le plus grand nombre des voyageurs?

Du reste, quand on réserve ainsi à une minorité le bénéfice de la vitesse, ce n'est pas seulement l'esprit des règlemens qu'on offense, on en viole la lettre même. Tous les trains doivent contenir des voitures de toute classe, tel est le principe inscrit dans les règlemens. Il n'y a place que pour une exception, et encore ne peut-elle être faite qu'en vertu d'une autorisation spéciale. Il ne paraît pas douteux d'ailleurs que les compagnies s'abusent sur leur véritable intérêt. Elles trouveraient certainement des compensations à n'avoir que des trains contenant des voitures de toute classe. Plus elles se rapprocheront du principe de l'égalité, plus elles favoriseront l'uniformité de la circulation, et plus il leur sera facile de mesurer les nécessités du service. Cette méthode aurait en outre pour résultat d'augmenter le nombre des voyageurs, car en permettant de prendre les voitures de seconde classe, ou celles de troisième dans des cas où l'on est contraint aujourd'hui de prendre celles de première, elle équivaudrait à un certain adoucissement de prix. Ici cependant se présente une observation analogue à celle que nous a suggérée la question des tarifs : les compagnies aiment mieux un chiffre de bénéfices nets réalisés avec des trains *express* que le même chiffre recueilli avec des trains *omnibus*. Le dernier service est plus complexe et cause plus de peine.

Le public se préoccupe d'abus d'un autre genre, qui semblent l'affecter le plus sensiblement, des abus d'autorité, de procédés plus ou moins arbitraires qui se glissent dans les détails du service. Que des reproches de cette nature soient souvent entachés d'exagération, on doit le reconnaître. Les nécessités d'une tâche comme celle des chemins de fer commandent une grande indulgence. Le mot d'ordre ne saurait être observé en pareille matière avec trop de rigueur. Mille éventualités imprévues viennent à tout moment réclamer une action immédiate. Si large néanmoins que soit la réserve faite en faveur des agens des compagnies, elle a ses limites. Or il est incontestable qu'elles sont fréquemment dépassées. Des débats judiciaires n'ont-ils pas démontré, par exemple, que tantôt des employés s'arrogent le droit de se faire justice à eux-mêmes, tantôt qu'ils apportent dans les détails du service un sans-gêne plus ou moins regrettable? Ce sont là des exceptions, je le veux bien, mais des exceptions fâcheuses, et qui obligent à rappeler que l'expérience acquise par le personnel des chemins de fer a précisément pour objet de servir aux voyageurs qui n'en ont point, et qu'il faut que cette expérience impose ses prescriptions avec beaucoup de modération et de préve-

nance. Grâce à la haute habileté du corps des ingénieurs français, nos lignes ferrées sont les mieux construites du monde. Nulle part les installations accessoires ne sont aussi somptueuses. Ni en Angleterre, ni en Allemagne, les gares n'ont le caractère monumental des nôtres. En Belgique, le service des petites stations est à peine constitué, du moins pour les trains qui passent après le coucher du soleil; on y éclaire les voyageurs avec des torches brûlant en plein vent, qu'on allume au moment où le train arrive pour les éteindre à son départ. Chez nous, ces petites imperfections n'existent pas; mais on paraît se préoccuper beaucoup moins qu'ailleurs des égards dus au public. Cet oubli crée un grief dont on a raison de se plaindre.

Un dernier reproche adressé aux compagnies s'applique à l'insuffisance du matériel. Quoique aujourd'hui même il ne soit encore que trop fondé, il serait injuste d'y chercher un texte à récriminations. Les compagnies se sont trouvées dominées par des éventualités d'abord imprévues. Parfois la construction des lignes a marché plus vite que celle du matériel; parfois des prévisions jugées excessives ont été promptement dépassées. L'insuffisance s'amoindrit chaque jour par suite de l'activité déployée. Comme on sait maintenant à quoi s'en tenir sur les exigences croissantes du service, on serait impardonnable de se laisser surprendre une seconde fois.

Il ne faut point s'étonner, en fin de compte, que des abus se produisent au sein d'un mouvement aussi gigantesque, aussi rapidement réalisé. Ces abus d'ailleurs sont loin d'avoir égalé chez nous ceux dont se sont plaints et dont se plaignent encore nos voisins d'outre-Manche. Ils sont assez graves cependant, et ils entraîneraient bientôt des conséquences assez fâcheuses pour qu'on doive se préoccuper sérieusement d'y mettre un terme. Il en résulte la preuve que nos compagnies ne savent pas suffisamment se gouverner elles-mêmes, qu'elles ne sont pas complétement animées de l'esprit qui doit présider à leurs rapports avec le public. Elles ont rendu sans doute et elles rendent chaque jour des services, mais elles sont loin d'accomplir tout le bien qu'on est en droit d'en attendre. Il nous reste à rechercher maintenant quelles seraient les réformes et les améliorations à réaliser.

III.

Dès que nous estimons avantageux que l'exploitation des chemins de fer demeure confiée à des compagnies, nous devons naturellement souhaiter que ces compagnies soient prospères. C'est à cette condition seulement qu'elles peuvent s'acquitter de leur importante mission. Aussi faut-il garantir leurs intérêts bien entendus, mais en servant en même temps les intérêts du public. Toute amélioration

conciliable avec la vitalité des compagnies peut et doit être réclamée; tout changement qui devrait avoir pour effet d'énerver leur action est inadmissible.

Ceci nous oblige, avant d'aller plus loin, à nous rendre compte de la constitution des sociétés exploitantes et de l'étendue de leurs forces. Avons-nous affaire à des corps épuisés et languissans ou bien à des agrégations énergiques et vigoureuses? Si nos compagnies étaient faibles, ce ne serait pas aux conditions légales de leur organisation qu'il faudrait s'en prendre. Rien n'a été épargné pour les constituer solidement. Quand il a fallu raviver chez nous l'esprit d'entreprise, abattu par la crise de 1848, et regagner l'avance que d'autres peuples avaient sur la France, l'état ne s'est pas montré avare d'encouragemens. Désireux de prévenir le retour de ces concurrences frénétiques qui avaient jadis paralysé les compagnies dès leur naissance, il a remanié les dispositions légales antérieurement adoptées dans un sens des plus favorables à l'esprit d'association. Dire qu'il s'est montré trop bienveillant pour les compagnies, ce serait méconnaître et la grandeur des intérêts qu'il fallait servir, et l'importance d'une action immédiate; mais sa politique à l'égard des sociétés particulières a été aussi libérale que possible. La durée des concessions a été portée, de 35, 40 ou 50 ans, à un terme uniforme de 99 ans; la garantie d'intérêt a été largement mise en pratique; on y a joint parfois des subventions directes, tantôt en argent, tantôt en travaux, plus souvent en argent. On a en outre autorisé fréquemment, soit la fusion de plusieurs compagnies en une seule, soit l'émission d'emprunts considérables.

Voilà des avantages sérieux et multipliés. La prolongation des concessions, en donnant aux compagnies du temps pour reconstituer leur capital et pour jouir de leur privilége, était de nature à leur assurer le concours des grands et petits capitalistes. La garantie d'intérêt consentie par l'état visait d'une manière plus directe encore à inspirer de la confiance sur l'avenir des placemens effectués dans les chemins de fer. La subvention du trésor prêtait assistance à certaines entreprises qui, en raison de circonstances particulières, étaient hors d'état de se suffire à elles-mêmes. C'est ainsi que la compagnie du Midi, dont les travaux présentaient des difficultés extrêmes, a reçu 51 millions de francs (1).

Si l'on considère maintenant les fusions opérées, on trouve que presque toutes les compagnies existant aujourd'hui ont puisé dans

(1) Ce mode d'encouragement ne pouvait être et n'a été qu'exceptionnel. Aussi, dans un rapport sur la situation générale des chemins de fer, en date du 2 février 1854, M. Magne, alors ministre des travaux publics, a-t-il pu dire que les subventions directes n'avaient atteint qu'un chiffre minime relativement à l'ensemble des travaux autorisés.

cette concentration de nouveaux élémens de force et de sécurité. Les fusions ont en effet pour résultat de diminuer un grand nombre de dépenses générales qui ne varient guère, quelle que soit l'étendue d'une exploitation. L'emprunt vient en aide aux compagnies d'une autre manière : il leur permet d'augmenter leurs ressources sans émettre de nouvelles actions; les compagnies ont largement usé de ce moyen. Autant on avait été jadis parcimonieux dans l'émission des obligations, autant on en a été prodigue. La somme actuelle des emprunts à rembourser par les chemins de fer va de douze à quinze cents millions de francs, et ces placemens en sont venus à faire une redoutable concurrence aux fonds publics. C'est une sorte d'institution nouvelle qui a pris place dans notre système financier, et dont il faut juger la portée.

Reconnaissons d'abord que la faculté d'emprunter est en elle-même un avantage pour les compagnies. En empruntant, elles ont en vue de se réserver à elles-mêmes une plus large part dans les bénéfices de leur exploitation. Si elles trouvent par exemple, moyennant un intérêt de 5 pour 100, des fonds qui rapporteront entre leurs mains 8 ou 10, leur profit est évident. Mais l'emprunt serait un déplorable calcul s'il était contracté à des conditions qui ne laisseraient pas un excédant après l'intérêt payé aux prêteurs, ou bien encore si la faculté de se procurer des fonds par cette voie poussait, comme la crainte en a été quelquefois exprimée, à l'exagération des dépenses. Ce n'est pas seulement la somme de ses emprunts qu'il faut considérer pour apprécier l'état financier d'une compagnie, mais le degré d'utilité de l'emploi qu'elle a fait de la somme empruntée et l'importance des résultats qu'elle s'est assurés pour l'avenir (1). L'emprunt cependant doit avoir des limites, et il deviendrait un danger dès qu'il serait trop disproportionné avec le capital provenant des actions. Après avoir singulièrement facilité l'essor des compagnies, la faculté d'emprunter pourrait devenir, par suite de l'usage qui en aurait été fait, une source d'inquiétude et de mécomptes. Ajoutons que dans des circonstances critiques, où les créanciers menaceraient d'absorber tous les produits de l'exploitation, le désir d'assurer un dividende quelconque aux actionnaires serait de nature à produire des abus de plus d'un genre. Pour ne pas risquer d'embarrasser l'avenir, les emprunts ne devraient point dépasser la somme versée par les actionnaires. Ainsi une compagnie qui aurait en actions un capital de 50 millions pourrait y ajouter 50 millions

(1) Les compagnies ont aujourd'hui l'habitude d'augmenter le capital versé par les prêteurs. Ainsi, pour une somme de 285 fr., elles promettent, outre 15 fr. d'intérêt, — ce qui est un peu plus de 5 pour 100, — un remboursement de 500 fr.; elles associent ainsi le prêteur à la fortune croissante sur laquelle elles comptent elles-mêmes, mais sans l'associer aux chances de perte.

en obligations; ce devrait être là un terme extrême. Cette proportion n'est presque jamais observée aujourd'hui. Le chemin de Lyon à la Méditerranée, pour ne citer qu'un exemple, avec 45 millions de francs en actions, aura bientôt des obligations représentant trois ou quatre fois cette somme, et avec la chance de dépasser peut-être ce chiffre énorme. Une telle application du système de l'emprunt devait favoriser la hausse des actions, puisqu'il restreint le partage des bénéfices en un petit nombre de mains; mais il lègue à l'avenir une cause réelle d'incertitude. On doit le dire pourtant, d'une manière générale, comme les compagnies n'ont jusqu'à présent connu que le succès et comme leur fortune paraît devoir grandir encore, les emprunts ont servi notoirement à fortifier leur situation actuelle.

L'énergique vitalité des exploitations de chemins de fer est attestée d'ailleurs par le chiffre de leurs recettes et par la hausse de leurs titres. Sans examiner en détail les comptes de toutes les compagnies, il suffira de prendre quelques exemples pour donner une idée de l'état des choses. D'abord je rappelle que durant l'exercice 1855 les recettes des chemins de fer français ont produit un total d'environ 269 millions de francs, chiffre qui, d'après les résultats du premier semestre, paraît devoir être dépassé en 1856, malgré les interruptions qu'ont occasionnées les inondations, et malgré l'absence du mouvement extraordinaire provoqué l'année dernière par l'exposition universelle de l'industrie. Le bilan de toutes les grandes compagnies présente un rapport très rassurant, quoique susceptible de le devenir davantage encore, entre les recettes et les dépenses. Ainsi, sur la ligne du Nord, les produits ont monté en 1855 à 47,966,000 fr., déduction faite de l'impôt du dixième payé au trésor, des indemnités, subventions et réductions de toute nature. Les dépenses de l'exploitation ont été de 18,053,000 fr. Quand on a eu prélevé sur l'excédant l'intérêt des actions, celui des obligations, celui des fonds dus à l'état, la part annuelle de l'amortissement du capital et des emprunts, le fonds de dotation à la caisse de retraite, la dépense dite dépense de *réfection* de la voie, il est resté encore 18 millions à répartir entre deux cent mille actions émises à 400 fr., soit pour chacune un dividende de 45 fr. La compagnie d'Orléans a accusé un total de recettes de toute nature montant en chiffre rond à 57,378,000 fr. et un total de dépenses de 30,951,000 fr., ce qui a laissé 26,426,000 fr. d'excédant du côté des recettes. C'est là le produit net sur lequel, après avoir pris la part annuelle de l'amortissement et une somme de près de 2 millions pour les employés de la compagnie, on a payé aux trois cent mille actions émises à 500 fr. 80 fr. pour l'intérêt et le dividende. On ne nous reprochera pas de citer encore un exemple, celui du chemin de Lyon à la Méditerranée, dont la fortune a été si rapide, mais qui a besoin, pour pouvoir sup-

porter l'énorme poids de ses obligations, que sa prospérité actuelle ne soit troublée par aucun événement imprévu. Il faut se rappeler que l'année 1855 n'est encore qu'une année d'exploitation incomplète, puisque de Lyon à Avignon la ligne n'a été ouverte dans toute son étendue pour les voyageurs que durant huit mois et demi, et seulement durant trois mois et demi pour les marchandises. Cependant les recettes générales ont été de 23 millions de francs pour une dépense de 9 millions, non compris les intérêts des emprunts déjà réalisés et quelques autres frais généraux. En fin de compte, les quatre-vingt-dix mille actionnaires de la compagnie ont reçu 86 fr. pour des titres d'une valeur primitive de 500 fr.

Le cours des actions à la Bourse, conséquence immédiate de la prospérité des compagnies, donne aussi la mesure de leur situation. Or on a vu les actions de la Méditerranée dépasser 1,800 fr., celles du Nord, après le paiement du dividende, se maintenir au-dessus de 1,100 fr., celles d'Orléans ne fléchir que passagèrement au-dessous de 1,400 fr., même sous le coup des désastres produits par les inondations (1). La valeur des actions des autres lignes est double ou même triple du chiffre de l'émission.

En présence de faits si frappans, nul doute ne saurait subsister sur la question que nous nous sommes posée. Jamais entreprises industrielles et commerciales ne furent dotées d'aussi grands avantages que les compagnies de chemins de fer et ne réalisèrent une fortune aussi éclatante; jamais associations privées n'eurent à un égal degré les moyens d'effectuer toutes les améliorations réclamées par l'intérêt général. Si la prospérité ne devait pas stimuler les compagnies à rendre de plus en plus accessible aux masses l'usage des voies ferrées et favoriser de plus en plus l'expansion des forces locales, les faveurs obtenues ne seraient pas justifiables. De nombreuses fortunes individuelles se sont élevées par suite de ce grand mouvement. Les rois des chemins de fer ne manquent pas plus à Paris qu'à Londres. Les nôtres ont pourtant cet avantage de n'avoir pas vu s'amoindrir autour d'eux le capital engagé dans les voies ferrées; mais, comme à Londres, ils ont eu et ils ont pour vassaux les petits et les moyens spéculateurs. Ils ne comptent leurs valeurs que par millions. Tel qui n'en possède que deux ou trois ne veut pas s'arrêter encore; il le dit hautement : il faut qu'il arrive à cinq ou à six. Toutes ces fortunes ne sont pas également honorables; à côté de celles qui sont le prix d'une initiative féconde, courageusement et laborieusement exercée, il y en a d'autres qui n'ont pour origine

(1) Pour apprécier la plus-value des actions de la compagnie d'Orléans, il faut se rappeler que quelque temps après la grande fusion opérée il y a trois ou quatre ans, les titres furent fractionnés, et il fut donné huit actions nouvelles contre cinq anciennes.

que les hasards du jeu et les artifices de l'agiotage. Ces dernières même s'expliquent comme conséquence d'un gigantesque mouvement d'affaires; elles ont un moyen de faire oublier leur origine : c'est de concourir avec empressement aux réformes utiles.

Dans les améliorations que l'on peut réclamer, il ne s'agit pas en réalité de sacrifices à faire par les compagnies : les changemens doivent leur profiter à elles-mêmes; mais il faut s'entendre sur le point de départ. Les vices signalés dans l'exploitation découlent d'une source unique, c'est-à-dire de cette tendance qui tantôt entraîne tout monopole à franchir ses limites, et tantôt le fait tomber dans la torpeur. Dès-lors la garantie contre les écarts du monopole doit être cherchée dans les conditions qui en règlent l'exercice, elle ne peut même se trouver que là. Plus le privilége est constitué sur des bases puissantes, et plus il suppose au-dessus de lui une autorité active et ferme. Aussi convient-il de se demander tout d'abord, et avant de chercher ce que les compagnies pourraient faire elles-mêmes dans leur propre intérêt, si l'état garde en main toute l'action nécessaire pour modérer au besoin leurs allures. C'est le meilleur moyen d'apprécier la valeur du régime légal imposé aux chemins de fer. Supposez un gouvernement qui ne conserverait pas les moyens d'assouplir les rouages rebelles et de rectifier un mouvement échappé de sa voie : ne rappellerait-il pas cette royauté d'autrefois que bravaient impunément les grands feudataires?

Les règlemens ne manquent pas en France à l'égard des compagnies. Ils abondent au contraire, et ils embrassent tout; mais rien de plus difficile à constater la plupart du temps que les infractions commises. La surveillance technique des chemins de fer, celle qui appartient directement aux ingénieurs, se trouve entre des mains très habiles sans doute; malheureusement dans cette autre partie de l'inspection qui constitue la surveillance administrative, l'expérience n'a pas toujours prévalu. Il aurait fallu trouver un personnel tout formé, ce qui n'était pas possible, lors même qu'on n'aurait pas dès l'origine négligé trop souvent de le rechercher. Quels que soient d'ailleurs les enseignemens acquis chaque jour, on est obligé de reconnaître qu'une grande partie des faits dont on se plaint aujourd'hui ne seront jamais atteints par la surveillance; mais, outre ce moyen de faire respecter les règlemens, l'autorité en a d'autres, et on verra que, s'il ne peut prévenir toutes les infractions, le régime légal appliqué aujourd'hui aux chemins de fer empêche du moins les abus graves et prolongés.

Parmi les facultés tutélaires réservées à l'état, il en est d'abord une dont la portée est immense, à savoir, la faculté de rachat à toute époque après l'expiration d'un premier terme de quinze ans.

Cette clause, qui permettrait d'exproprier les compagnies, de les remplacer par d'autres, implique de la façon la plus ample la possibilité de tous les changemens reconnus utiles. La période actuelle n'est au fond qu'une période d'essai; les concessions de quatre-vingt-dix-neuf ans peuvent n'être que des concessions de quinze années. Or quinze années sont vite écoulées.

Ce n'est pas tout : l'administration publique est en mesure dès à présent de satisfaire à toutes les exigences légitimes, et cette circonstance est propre à nous rassurer sur le résultat final de l'épreuve des quinze ans. S'agit-il, par exemple, de la difficulté la plus grosse de toutes, celle des tarifs, le gouvernement a de fréquentes occasions d'agir en vue de ménager les abaissemens qu'il jugerait utiles. L'exercice de son droit ne suppose pas des injonctions directes. A tout moment, les compagnies ont des demandes à former dans l'intérêt de leur exploitation. Les facilités, les extensions qu'elles sollicitent, permettent, en retour, de réviser les cahiers des charges, d'élargir les conditions des traités. Des exemples nombreux ont prouvé, d'autres prouveront encore qu'on peut se reposer de ce soin sur la sagesse de l'administration supérieure. N'oublions pas non plus qu'un prélèvement sur les bénéfices est réservé à l'état sur une partie des lignes; dès que sa participation commence, l'état est libre de la transformer en réduction de tarifs.

L'homologation que les compagnies doivent obtenir de l'autorité, pour toutes les combinaisons tendant à modifier le prix des transports, suppose en outre une appréciation des mesures qu'il s'agit d'autoriser. L'homologation ne saurait être, comme l'ont prétendu parfois les sociétés exploitantes, un simple enregistrement qui permet tout au plus de rechercher si les changemens projetés ne violent point la lettre du cahier des charges. Cette étroite interprétation s'évanouit devant le moindre examen. L'indépendance des compagnies est ici dominée par le principe de la destination même des chemins de fer. Si l'homologation ne constituait pas une précaution contre l'abus, elle n'aurait plus qu'un sens puéril. On n'a pu prévoir dans le cahier des charges toutes les formes sous lesquelles les entreprises s'efforceraient de dissimuler leurs écarts; l'homologation est là pour fournir l'occasion de combler d'inévitables lacunes. Les tarifs différentiels en particulier appellent au plus haut point l'attention de l'autorité, qui ne saurait ici se livrer à un examen trop rigoureux. Son intervention, formellement prescrite par les règlemens, quand il s'agit de déroger au principe que tous les convois doivent avoir des voitures de toute classe, fournit amplement le moyen de rectifier les procédés des compagnies relativement à la composition et à la marche des trains. Si l'autorisation préalable a un but, c'est

avant tout d'empêcher les compagnies de substituer dans la pratique l'exception à la règle.

En ce qui concerne les marchandises, on nous permettra de formuler le vœu que l'autorité intervienne et agisse peu à peu, afin de ménager la simplification des tarifs actuels, qui sont trop compliqués. L'expéditeur se perd dans les distinctions faites. Cette première simplification préparerait les voies à une autre non moins désirable, je veux parler de la similitude des taxes sur toutes les lignes. Aujourd'hui tel article avantageusement classé par une compagnie est traité de la manière la plus dure par une autre. Il en résulte qu'un expéditeur dont les envois circulent sur plusieurs chemins sait difficilement à quoi s'en tenir sur le prix total du transport. Le jour viendra peut-être où ces réformes pourront s'étendre aux lignes internationales et affermir l'intimité des rapports entre les peuples.

On objecte parfois que l'intervention de l'état porte atteinte au principe de la liberté de l'industrie. La liberté de l'industrie! mais pour que les compagnies de chemin de fer pussent invoquer ce principe, il faudrait qu'on pût le mettre en pratique contre elles. Or ne constituent-elles pas des entreprises privilégiées et avec lesquelles toute concurrence est impossible? L'état tient de la nature même des choses un rôle qu'il ne saurait abdiquer, et qui consiste à protéger le droit de tous contre les exagérations du monopole. C'est le mérite du système légal qui régit nos chemins de fer d'avoir en toute occasion consacré ces principes. Sans doute, dans l'exercice des attributions de l'état, une scrupuleuse réserve est commandée; il faut que les compagnies puissent prendre conseil de leur situation particulière, il faut même qu'elles jouissent de quelque tolérance, mais à la condition que les erreurs ou les âpres calculs ne feront point obstinément échec à l'intérêt de tous. Le public et l'état ont une cause identique en face des associations privées. L'état ne fait que représenter le public. C'est le devoir des compagnies de s'efforcer de mettre leur action journalière en constante harmonie avec des principes dont l'évidence est absolument incontestable. C'est aussi leur intérêt, car plus elles accroîtront la masse des services rendus, et plus en définitive elles élargiront la source de leurs bénéfices.

Le jour n'est peut-être pas loin où l'on ne se bornera pas à croire que la haute surveillance de l'état est indispensable dans l'intérêt du public, mais où l'on y cherchera aussi une garantie pour cette masse immense d'intérêts — divisés, sous formes d'actions, entre des milliers d'individus. Chacun le sait : il n'y a point de contrôle effectif de la part des actionnaires sur les opérations qui les concernent; les assemblées générales sont impuissantes à l'exercer. Quand même la

délibération leur serait possible, elles manqueraient des moyens de s'éclairer. — La bonne administration des chemins de fer cependant touche aujourd'hui de trop près à la fortune publique, j'allais dire à l'ordre public, pour que le gouvernement ne se préoccupe pas de la situation faite aux actionnaires, et sur laquelle on ferme trop aisément les yeux tant que les dividendes sont élevés. Or ne peut-on rien pour remédier à l'insuffisance des statuts existans? ne peut-on rien aussi pour faire disparaître de l'organisation des sociétés exploitantes un vice dont les effets se sont plus d'une fois manifestés? Ce vice tient à l'absence d'une responsabilité sérieuse remontant assez haut. Les chefs supérieurs des compagnies, les conseils et comités d'où émane l'impulsion, et dont les membres reçoivent un traitement sous une forme ou sous une autre, sont véritablement irresponsables. Les tribunaux prononcent-ils des amendes, ces peines ne grèvent que la masse des actionnaires. Sans doute, à défaut de responsabilité réelle, il existe une responsabilité morale que sentent vivement des hommes tels que ceux dont les conseils d'administration sont composés; mais on ne peut pas asseoir un système sur des sentimens individuels. La responsabilité est donc à constituer. Il faudrait pour cela que dans le cas de graves manquemens, surtout de ceux qui compromettent la vie des voyageurs, la peine ne portât pas seulement sur les agens subalternes qui ont violé la règle, mais qu'elle pût atteindre les chefs chargés d'en prévenir la violation. Il ne suffit pas d'avoir donné une consigne pour dégager sa responsabilité, il est nécessaire que des mesures suffisantes aient été prises pour assurer l'entière exécution de cette consigne. C'est la vigilance et la fermeté des chefs qui peuvent seules imprimer une allure régulière à tous les services.

Des modifications d'un autre genre, des modifications effectuées dans le régime intérieur des compagnies et par elles-mêmes, pourraient fortifier encore leur état financier et améliorer certaines parties du service. Toute réforme qui prévient une déperdition de forces intéresse d'ailleurs le public en ce sens qu'elle ménage des ressources pour les innovations utiles. Il n'est pas douteux, par exemple, que l'administration centrale des compagnies ne soit installée sur un pied trop magnifique. Les conseils d'administration sont généralement trop nombreux. L'inégalité qu'on remarque sous ce rapport atteste à quel point cette composition est arbitraire. Tel conseil est composé de seize membres, tandis que tel autre en renferme jusqu'à vingt-quatre. Les fusions opérées entre les compagnies, qui obligeaient à fondre plusieurs comités en un seul, ont contribué à amener cet état de choses. S'il est vrai de dire d'une manière générale qu'il n'y a point de conseils où il ne se trouve des membres in-

dolens dont le rôle est purement nominal, cela est vrai surtout des conseils administratifs des chemins de fer. On ne peut en douter quand on voit des hommes, et des hommes fort occupés d'ailleurs, faire partie de deux, de trois, de quatre conseils différens, et lorsqu'on recherche les causes qui ont pu amener telle ou telle adjonction. Maintenant qu'on n'a plus besoin, comme à l'origine, de parler aux yeux par l'éclat de certains noms, on devrait entrer dans la voie des réductions. Outre l'économie réalisée, qu'on pourrait faire tourner à l'avantage commun du public et des compagnies en abaissant le prix des transports, en attirant de plus en plus les voyageurs, cette mesure aurait l'avantage de rendre les comités supérieurs plus homogènes, d'y faciliter l'accord des volontés et de prévenir des luttes intestines qui ont quelquefois retenti si fâcheusement au dehors.

Un inconvénient plus regrettable encore doit être signalé dans la formation des conseils d'administration. La rééligibilité indéfinie des membres rend l'élection par l'assemblée générale absolument illusoire. Les conseils sont, en fait, indépendans de l'association même à la tête de laquelle ils sont placés, et dont ils sont chargés de représenter les intérêts. Peu à peu chaque conseil se considère comme ayant une existence à part. Il ne devrait peut-être y avoir de rééligibles que les membres délégués à la gestion de quelque partie du service, et qui ont besoin d'avoir une expérience toujours longue et difficile à acquérir (1).

Toute l'organisation du personnel, surtout du personnel central, pourrait être révisée dans le même sens que celle des comités administratifs. Sur le chemin du Nord, l'administration centrale proprement dite coûte 877,000 fr. Sur le chemin d'Orléans, elle absorbe, en y comprenant le service central des ingénieurs, 884,000 francs, sans compter la quote-part attribuée à chaque agent dans la somme prélevée sur les recettes au profit de tous les employés. Ces divers chiffres sont considérés comme trop élevés par les juges les plus compétens, et je ne cite ces deux compagnies qu'à titre d'exemple; je pourrais multiplier les citations. Ce n'est pas par la réduction des traitemens, sauf pour quelques situations trop favorisées, qu'on devrait procéder, mais par la simplification des rouages, par la suppression de quelques ressorts inutiles, comme il s'en glisse dans

(1) On se demande pourquoi les fonctions de ceux des administrateurs qui ne sont pas délégués à un service spécial ne seraient pas gratuites. Il en est ainsi aux États-Unis, où le conseil d'administration forme en quelque sorte le conseil municipal de chaque ligne. Comme ils sont pris parmi les plus forts actionnaires, c'est-à-dire parmi ceux qui ont le plus d'intérêt à la bonne gestion des affaires de la compagnie, les administrateurs trouvent leur récompense dans la prospérité commune. En fait, il n'y a chez nous de rôle vraiment actif, susceptible de légitimer une rémunération, que celui des administrateurs délégués.

toutes les grandes exploitations, et comme il a dû tout naturellement s'en glisser dans des exploitations comme celles des chemins de fer, placées à leur origine sur un sol tout à fait inconnu. Il y a lieu du reste d'approuver le système (pratiqué par les compagnies) de rétribuer convenablement leur personnel, pourvu que ce système soit étendu aux agens de tout ordre, et qu'on n'aille pas négliger ceux-là même dont dépend le plus la sûreté des voyageurs.

Quant au matériel des chemins de fer, il ne saurait se prêter qu'aux réformes qui naissent des perfectionnemens réalisés par l'industrie, ou d'un contrôle plus sévère exercé sur les dépenses. Si une économie prenait naissance dans l'état défectueux du matériel, elle serait déplorable. Parmi les améliorations susceptibles de profiter aux compagnies sans nuire au service, on peut citer celle qui s'applique à la construction des voitures (1). Ce qu'il faut aux compagnies, ce sont des voitures spacieuses et bien remplies. Plus on peut placer de voyageurs dans une même voiture, et plus on diminue les frais de traction et l'usure du matériel. Un aménagement des trains comme celui dont j'ai parlé plus haut, qui régulariserait la circulation en composant tous les convois de voitures des trois classes, serait aussi de nature à restreindre la perte évidente résultant des vides; il empêcherait par exemple, comme cela se voit trop fréquemment aujourd'hui dans les trains *omnibus*, qu'on ait des voitures de première classe presque entièrement inoccupées. Les perfectionnemens réalisés dans la mécanique profitent journellement aux compagnies qui savent les mettre en œuvre. Une des combinaisons les plus avantageuses pour les chemins de fer serait celle qui permettrait d'obtenir les mêmes résultats avec une moindre quantité de combustible. Les mécanismes propres à accroître la sécurité des voyageurs ont un effet analogue, puisqu'ils rendent inutile telle ou telle partie de la surveillance. Un télégraphe électrique, par exemple, peut suppléer parfois avec avantage dix ou vingt employés. En permettant de transmettre à tout moment et à toute distance l'avis des mouvemens opérés sur un point quelconque de la voie, il fournit le meilleur moyen de prévenir les chocs entre les convois.

Les améliorations de toute nature, celles qui sont dès à présent

(1) Quoiqu'elle ait été déjà un peu améliorée, la construction des voitures est susceptible de l'être encore. Il arrive souvent qu'il y a dans un train trop de places de première classe, parce que les voitures sont trop grandes. Pour un seul voyageur, on peut être obligé d'ajouter une voiture à trois vastes compartimens, contenant vingt-quatre stalles. On obvierait à cet inconvénient, si l'on avait des wagons renfermant une seule caisse de première classe entre des caisses de seconde classe. Quelques compagnies possèdent déjà des voitures de cette sorte; c'est un type à propager. Il ne serait pas nécessaire de réunir les places du troisième ordre aux deux autres sur un même wagon; la troisième classe se suffira toujours à elle-même.

réalisables, comme celles qui réclament encore des études, doivent avoir pour effet de généraliser l'usage des voies nouvelles. Nous ne saurions trop le répéter, la meilleure exploitation des chemins de fer, aussi bien au point de vue des compagnies qu'au point de vue de l'état et du public, est celle qui prend pour règle l'intérêt des masses. La tendance à favoriser le petit nombre, soit par l'organisation de trains privilégiés pour les voyageurs, soit par les exceptions plus ou moins occultes introduites dans la tarification des marchandises, est diamétralement opposée au but qu'il s'agit d'atteindre.

Quels sont donc les principes qui doivent diriger les chemins de fer dans la période de maturité puissante à laquelle on les voit parvenus? Durant la première phase de leur histoire, les chemins de fer avaient besoin d'être secondés par la spéculation, par cette confiance pleine d'énergie qui savait braver les incertitudes du présent, en devinant les avantages de l'avenir. Certes nous n'avons pas refusé de rendre justice aux hommes qui ont eu le mérite de s'élancer les premiers dans l'arène déserte. Aujourd'hui cependant un autre esprit doit prévaloir. Dans le frottement journalier des compagnies avec les intérêts particuliers qui alimentent leur trafic, ce qu'il faut surtout, c'est une constante libéralité d'intention, c'est la volonté arrêtée de seconder l'essor de toutes les forces vives du pays. Les compagnies sont investies d'une délégation qui les associe à la noble tâche de l'autorité publique. Il faut qu'elles puissent s'élever jusqu'à cette région où la pensée se dégage assez complétement des liens de l'intérêt privé pour prendre conseil de l'intérêt général. En dehors des obligations inscrites dans le cahier des charges, elles ont implicitement contracté toutes celles qui naissent des principes mêmes de notre civilisation. Que dans le règlement des difficultés qui se succèdent on ait toujours cette idée présente, et l'on sera certain d'arriver aux meilleures solutions. Si, après la phase des grandes entreprises, après la construction des vastes lignes tracées dans toute l'étendue des empires, nous devons voir les chemins de fer se multiplier à l'infini pour desservir les moindres localités ou pour se répandre au sein des villes, il n'en est que plus important d'assurer chaque jour dans la pratique la consécration des vrais principes.

A. Audiganne.

3 0112 061935570